

vedregel kunne disponere over materiel fra DSB på vilkår fastsat i udbudsbetingelserne. Hermed sikres, at DSBs ejerskab til materiel ikke forvrider konkurrencen om selve trafikopgaven. Regelsættet er desuden udformet med henblik på at forhindre, at DSB ved et eventuelt tab af store kontrakter kommer til at ligge inde med store mængder materiel, som det vil være svært at finde anden anvendelse for, og som derfor vil belaste DSBs økonomi uhensigtsmæssigt.

Der fastsættes nærmere regler for DSBs udlejningsforpligtelse med henblik på at sikre, at vilkår m.v. i rimeligt omfang tager hensyn til såvel DSBs som de lejende virksomheders interesser.

Det er ikke et EU-krav, at kontrakterne om trafik udført som offentlig service bringes i udbud. Proceduren for udbud forudsættes dog at følge gældende EU-regler.

DSB vil kunne indgive bud på den udbudte trafik, når blot virksomheden opfylder de generelle regler for omkostningsadskillelse, som vil blive indarbejdet i et regnskabsreglement. Hensigten med regnskabsreglerne og de bagved liggende EU-forordninger m.v. er at sikre, at DSB - såvel som andre danske og udenlandske virksomheder, der indgiver bud - ikke anvender midler indtjent på forhandlet trafik til at krydssubsidiere ved deltagelse i udbud på offentlig service trafik. Hvis privatbanerne ønsker at byde, forudsættes det på grund af privatbanernes særlige status at ske fra særlige datterselskaber, økonomisk adskilt fra den koncessionerede trafik. Dette princip forudsættes lovfæstet gennem en kommende ændring af privatbaneloven.

Den gradvise ligestilling af DSB med andre jernbanevirksomheder gennem åbningen af adgangen til jernbanenettet for andre jernbanevirksomheder og indførelsen af udbud af passagertrafik gør det naturligt at erstatte DSBs drifts- og befordringspligt med en i den enkelte kontrakt konkret fastlagt drifts- og befordringspligt.

Driftspligten er ikke formelt lovfæstet, men fortolkes i almindelighed som en almen pligt til at betjene enhver strækning med et minimalt serviceniveau, hvad angår togafgange m.v. Befordringspligten, der er beskrevet i lov om DSB, specielt dennes § 4, indebærer en forpligtelse til inden for ret vide rammer at befordre al gods samt alle passagerer, som måtte anmode herom, på de banestrækninger, som DSB betjener.

DSBs drifts- og befordringspligt bortfalder fra 1. januar 1999. Fra dette tidspunkt fastsættes drifts- og befordringspligtens udstrækning og omfang i kontrakterne. Nedlæggelse af banestrækninger (optagelse af skinner, m.v.) forudsættes som hidtil at ske ved særskilt lovgivning.

Af hensyn til muligheden for konkurrence på lige fod med udenlandske selskaber vil det i forbindelse med DSBs etablering som selvstændig offentlig virksomhed blive sikret, at DSB også får mulighed for at afgive bud på udførelse af jernbanetrafik i udlandet på kommercielle vilkår.

## 2. d. Fri passager- og godstrafik

Lovforslaget indebærer, at DSBs faktiske eneret på landsdækkende jernbanetrafik ophører med virkning fra 1. januar 1999 for godstrafik og fra 1. januar 2000 for passagertrafik. Det indebærer, at enhver jernbanevirksomhed fra disse tidspunkter kan ansøge om adgang til benyttelse af statens jernbaneinfrastruktur og med udgangspunkt i den tildelte kapacitet drive passager- og godstrafik for egen regning (»fri trafik«), dvs. principielt uden andet offentligt tilskud end, hvad trafikken måtte være berettiget til af miljø- og regionaltilskud, jf. nedenfor, og mod betaling af gældende baneafgifter.

Ved tildelingen af adgang til jernbaneinfrastrukturen vil der inden for nærmere fastlagte rammer blive givet fortrin til trafik udført som offentlig service. Der vil endvidere inden for nærmere fastlagte rammer blive givet fortrin til jernbanevirksomheder, der ikke tidligere har drevet trafik på det pågældende baneafsnit, og til internationale godskorridorer, hvis det lykkes at skabe international opbakning om disse korridorer. Når disse formål er tilgodeset, vil den resterende infrastrukturkapacitet blive stillet til rådighed for fri trafik.

Det forudsættes, at al godstrafik fra 1. januar 1999 drives som fri trafik. DSB Gods kan ikke fra dette tidspunkt forventes at være kommercielt levedygtig, dvs. overskudsgivende, når der tages hensyn til forrentning og afskrivning af materiel (årsregnskabslovens regnskabsprincipper). For at muliggøre en effektivisering og omstrukturering af DSB Gods, så virksomheden bliver kommercielt levedygtig, forudsættes det, at der i en periode efter 1999 ydes et årligt omstrukturings- og investeringsstilskud til virksomheden. Dette tilskud forudsættes aftrappet efter en tidsplan, som fastsættes i forbindelse med omdannelsen af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed i 1998. DSB Gods vil herudover i perioden 1999-2003 være begunstiget af særlige rettigheder til knap infrastrukturkapacitet. På trods heraf må der forventes at være gode muligheder for andre godsvirksomheder for at opnå kapacitetsrettigheder - på de mest befærdede strækninger dog fortrinvis i nattetimerne.

Det kan ikke for nærværende bedømmes, om der vil være basis for at drive fri passagertrafik. I givet fald vil denne trafik skulle konkurrere med godstrafikken om den infrastrukturkapacitet, som er til